

LE PORT ET LA VILLE DE CHERBOURG AU XVIII^e SIÈCLE

PAR
GILLETTE TYL

SOURCES

Les principaux fonds consultés ont été ceux de la Marine conservés aux Archives nationales et ceux de l'Inscription maritime à Cherbourg, les Archives départementales du Calvados (série C) et les Archives municipales de Cherbourg.

INTRODUCTION

L'importance que la ville de Cherbourg présente comme place militaire pendant la guerre de Cent Ans s'efface au cours des xvi^e et xvii^e siècles. En 1686, le château est en ruine; la ville, petite et resserrée, ne comprend que cinq rues principales; le port, formé à l'embouchure d'une petite rivière, la Divette, a l'aspect d'une lagune sablonneuse.

PREMIÈRE PARTIE

LE PORT

CHAPITRE PREMIER

VISITE DE VAUBAN EN 1686

L'heureuse situation du port de Cherbourg, méconnue par Richelieu, n'attire vraiment l'attention du gouvernement que sous le règne de Louis XIV. En 1686, Vauban vient à Cherbourg et dresse les plans d'un port de refuge et d'une ville fortifiée. Les travaux, commencés dès 1688, sont interrompus l'année suivante. La bataille de la Hougue, en 1692, montre la nécessité d'un port sur la Manche. Malgré une nouvelle inspection des côtes du Ponant par Vauban en 1699, rien n'est entrepris, faute de crédits.

CHAPITRE II

LE PORT DE COMMERCE DU DÉBUT DU XVIII^e SIÈCLE JUSQU'EN 1758

Ce n'est qu'en 1738, sous le ministère Maurepas, que les plans du port de commerce de Cherbourg sont mis à exécution. Deux ingénieurs du génie, Hue de Caligny et de Caux, entreprennent de creuser un bassin, de l'entourer de murs de quai et de construire deux jetées, pour faciliter l'entrée du port. En 1758, les travaux, à peine achevés, sont détruits par les Anglais qui ruinent entièrement la ville.

CHAPITRE III

LE PORT DE COMMERCE JUSQU'EN 1784

Les travaux de réfection du port commencent en 1763; on reconstruit les bajoyers et le radier de l'écluse du bassin à flot, on déblaie l'avant-port, on rétablit le pont tournant et les portes des écluses, on entreprend les déblais d'un bassin de retenue pour rassembler les eaux de la Divette.

Depuis 1765, ces travaux sont exécutés par le nouveau corps des Ponts et Chaussées qui éprouve des difficultés à cause de l'opposition du génie militaire. Cependant les projets de l'ingénieur Lefèvre pour la reconstruction des murs de quai, la réparation des jetées et la perfection des écluses de chasse sont successivement approuvés et mis à exécution à partir de 1778. En 1784, le port de commerce de Cherbourg est encore très imparfait. Les travaux se poursuivront pendant une quarantaine d'années après la Révolution.

CHAPITRE IV

LE « PORT-DE-ROI » : LA DIGUE JUSQU'EN 1784

La France reste sans port de guerre sur la Manche. Sous le règne de Louis XVI, on entreprend de relever la marine. Grâce aux observations du capitaine de vaisseau de La Bretonnière, à l'activité de Dumouriez et à la sagesse du duc d'Harcourt, Cherbourg triomphe de la Hougue et est choisi comme « port-de-roi ». On adopte, pour fermer la digue, le projet des caisses coniques de l'ingénieur Cessart. Les travaux ne commencent qu'en 1783; le premier cône, construit au Havre, démonté et transporté à Cherbourg, est lancé à la mer le 6 juin 1784; il est rempli de pierres et coulé; l'opération réussit parfaitement, de même que la mise en place du second cône, en juillet. L'étape expérimentale de la digue est terminée. Cette œuvre grandiose ne verra son achèvement qu'au XIX^e siècle.

DEUXIÈME PARTIE

LA VILLE

CHAPITRE PREMIER

VIE ADMINISTRATIVE. FINANCES ET JUSTICE

Depuis la destruction du château, le titre de gouverneur a perdu toute réalité.

La ville s'administre elle-même. Des échevins, élus tous les trois ans, gèrent les affaires publiques. Pendant tout le XVIII^e siècle, jusqu'à l'ordonnance royale de 1778, l'organisation municipale de Cherbourg est constamment modifiée par les édits de création ou de suppression des offices. La ville ne possède ni octrois, ni revenus patrimoniaux. Elle n'a que le bénéfice de la vente du sel blanc tiré des marais du Croisic.

Grâce aux privilèges royaux, les habitants ne sont assujettis qu'aux impôts de nouvelle création : capitation, vingtièmes, corvées, imposition territoriale, droits d'aides et de coutumes. Le poids de la fiscalité pèse, malgré tout, lourdement sur la ville.

On compte, à Cherbourg, cinq juridictions : la vicomté, qui est supprimée en 1771, la haute justice de l'abbaye du Vœu qui n'est plus au XVIII^e siècle qu'un tribunal fictif, le tribunal de police, l'Amirauté et la juridiction des traites foraines ; ces deux derniers tribunaux sont des juridictions d'exception.

CHAPITRE II

LA VIE ÉCONOMIQUE

La principale industrie est celle de la draperie. On constate sa décadence pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle. Une glacerie est installée aux portes de la ville. Toileries et tanneries, moins importantes, sont aussi touchées par la crise qui affecte l'artisanat de Normandie.

Le cabotage d'un port à l'autre du royaume ou même de l'étranger, Angleterre, Hollande, Espagne, constitue l'activité maritime essentielle. La pêche à pieds ou côtière n'est pas d'un grand rendement. Deux ou trois navires partent chaque année pour Terre-Neuve. A partir de 1760, la flotte marchande s'accroît de façon notoire. Cherbourg commerce aussi avec les îles d'Amérique.

Les importations comprennent les denrées et marchandises nécessaires à la vie des habitants ; les exportations portent sur les produits du pays et de ses manufactures. Pendant la guerre, la course remplace le commerce et maints corsaires prennent Cherbourg comme port d'attache.

CHAPITRE III

VIE SOCIALE ET INTELLECTUELLE

L'exemption de tailles, privilège essentiel dont jouissent les habitants depuis Louis XI, donne lieu à de fréquents abus. Un arrêt du Conseil y met fin en 1720, imposant aux bourgeois sept mois de résidence dans la ville. On constate qu'un grand nombre de veuves demandent à résider à Cherbourg, ville franche. En revanche, les habitants, enrôlés dans la milice bourgeoise, doivent le guet et la garde.

Les registres de catholicité permettent, à défaut de recensement, d'apprécier l'augmentation de la population. Le premier dénombrement de 1774 accuse 6534 habitants; en 1789, Cherbourg compte 10000 habitants.

La ville ne comprend que la seule paroisse de la Sainte-Trinité, où on relève un nombre important de confréries et d'associations pieuses. Près de Cherbourg s'élève l'abbaye du Vœu, de l'ordre des chanoines réguliers de Saint-Augustin, en décadence depuis qu'elle est tombée en commende à la fin du xvi^e siècle; en 1774, le roi ordonne la dispersion de la communauté et l'abbaye servira au logement des troupes.

Cherbourg est doté, en 1682, d'un hôpital général qui fusionne, dès sa création, avec l'ancien Hôtel-Dieu. Il devient nettement insuffisant lorsque les travaux du port attirent à Cherbourg une foule de soldats, d'ouvriers et de gens de toute espèce.

Un collège pour le latin, plusieurs écoles primaires tenues par les frères des écoles chrétiennes, les sœurs de la Providence, des maîtres et maîtresses laïques assurent l'enseignement aux enfants des diverses classes de la société. La vie intellectuelle de Cherbourg se manifeste en 1755 par la création de la Société royale académique.

En 1784, on compte à Cherbourg vingt-quatre rues, deux quais longeant le port et deux places spacieuses. La ville s'est considérablement agrandie et ses relations avec l'intérieur de la presqu'île sont facilitées par l'amélioration du réseau routier, à partir de 1763.

CONCLUSION

Aucun écrit de l'époque ne laisse entrevoir quelle était la vie des Cherbourgeois au xviii^e siècle. Il est certain que la ville doit son agrandissement et l'accroissement de sa population aux travaux du port. On constate malgré tout que les habitants continuent à vivre dans une aisance très modeste et on ne relève encore aucune grosse fortune.
